Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VII. Warszawa, 15 czerwca 1926 r. Nr. 12.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy.



REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

VII WALNY ZJAZD DELEGATÓW.

W wykonaniu postanowień § 76 Statutu Związku Prezydjum zawiadamia niniejszym wszystkie organy związkowe oraz wszystkich członków, iż VII Walny Zjazd Delegatów odbędzie się w roku bieżącym zgodnie z uchwałą Zarządu Głównego w dniach

20, 21, 22 i 23 lipca 1926 r. w Warszawie.

Początek obrad dnia 20 lipca o godzinie 10 rano w sali domu własnego Chmielna 9 (Kino „Palace").

Szczegółowe instrukcje i wskazówki zamieszczone będą w następnym numerze „Maszynisty". Karty mandatowe i inne druki rozesłane będą osobno.



Wnioski na Walny Zjazd.

Zgodnie z uchwałą Zarządu Głównego, Prezydjum podaje do wiadomości. co następuje:

Na dotychczasowych Walnych Zjazdach Delegatów zgłaszana była bardzo wielka ilość t.zw. wolnych wniosków, które z braku czasu nie mogły być uporządkowane ani zbadane, skutkiem czego prace komisji wnioskowej i uchwały zjazdu w sprawach takich wniosków nie przedstawiały żadnej wartości, natomiast wnosiły w tok obrad tylko chaos i rozprężenie.

Aby zapobiec temu szkodliwemu objawowi na VII-ym Walnym Zjeździe Delegatów — **Zarząd Główny postanowił dopuścić do obrad na Zjeździe tylko takie wnioski, które zgłoszone będą nie później, jak dnia 4 lipca r. b. na piśmie do Prezydjum Związku.**

Pisma zawierające takie wnioski należy kierować do Prezydjum (Warszawa, Chmielna 9). i zaopatrywać na wstępie widoczną uwagą (kolorowym ołówkiem) **„Wniosek na Zjazd"**. Wnioski zgłoszone w terminie będą rozpatrzone, opracowane i ogłoszone drukiem w sprawozdaniu. Wnioski nadesłane po terminie będą pominięte.

Sprawozdania kół i okręgów.

Te koła i okręgi, które życzą sobie, aby ich działalność w roku ubiegłym była wyczerpująco omówiona w drukowanem „Sprawozdaniu" winny nadesłać kompletny materjał do Prezydjum Związku w nieprzekraczalnym terminie **25 czerwca r. b.**

NOWY MINISTER KOLEI.

(Pos. inż. Paweł Romocki).

P. Prezydent Rzplitej postanowieniem z dnia 15-go czerwca r. b. zwolnił p. Prezesa Rady Ministrów i Ministra Kolei d-ra inż. Kazimierza Bartla ze stanowiska Ministra Kolei i mianował na to stanowisko posła inż. Pawła Romockiego.

* * *

P. prof. Bartel niedługo piastował urząd Ministra Kolei. Snać obowiązki premjera, zwłaszcza w dzisiejszych nienormalnych czasach absorbują go zbyt mocno, aby mógł należycie prowadzić resort, wymagający usilnej i wytrwałej pracy. Skutki tego stanu rzeczy dawały się odczuć bardzo silnie w M. K. w czasach ostatnich. Ministerstwo pozbawione było kierownika i wydane zostało w ręce pp. dyrektorów departamentów i fachowego wiceministra inż. Eberhardta. Po utworzeniu t. zw. drugiego gabinetu Bartla, stało się pewnem, iż p. premjer nie zamierza zatrzymać teki Ministra Kolei. Chodziło tylko o kandydata na to stanowisko. Krążyły na ten temat przeróżne wersje i rozstrząsano wiele kombinacyj. Wielokrotnie wymieniano nazwiska pos. A. Moraczewskiego. Przeważało jednak zdanie, iż na stanowisko to powołany będzie fachowiec bezpartyjny. Okazało się jednak, iż w dzisiejszych czasach, obfitujących w najróżnorodniejsze i najbardziej nieprawdopodobne niespodzianki, wszelkie kombinacje zawodzą. Nowy Minister Kolei nie jest bowiem ani fachowcem, ani bezpartyjnym. Pos. Romocki jest wprawdzie inżynierem, ale dotąd zajmował się — garbarstwem. Ponadto pos. Romocki jest wybitnym członkiem stronnictwa Chrześcijańskiej Demokracji, z której ramienia piastuje mandat do Sejmu, oraz godność członka Zarządu stronnictwa i sekretarza klubu sejmowego.

* * *

Co należy sądzić o tej nominacji — dotąd nie wiadomo. W każdym razie, fakt mianowania posła Romockiego na stanowisko Ministra Kolei, jest tak symptomatyczny, a nawet, rzec można, wprost oszołomiający, iż trudno przejść nad nim do porządku codziennego życia, bez głębokich refleksyj i niepokojących wątpliwości. Sam fakt, że Ministrem Kolei zostaje — niefachowiec, nie byłby wcale tak dziwnym — wobec utartych w Polsce zwyczajów. Bardziej znamiennym i uwagi godnym jest polityczny charakter tej nominacji. Pos. Romocki wystąpił wprawdzie, jak brzmią doniesienia, ze swego stronnictwa, — jednakże trudno przypuścić, aby chodziło tu o co innego, jak o akt natury czysto formalnej. W dodatku stronnictwo nowego Ministra zajmowało tak w czasie wypadków majowych, jak też i po ich zlikwidowaniu, zupełnie niedwuznaczne stanowisko — należy powiedzieć wyraźnie — stanowisko nieprzejednanie wrogie i wręcz nienawistne w stosunku do Marszałka Piłsudskiego i haseł przez niego głoszonych. Z pośród istniejących i działających u nas stronnictw robotniczych, Chrześcijańska Demokracja przez swoją kompletną inercję w sprawach bytu i losu robotników, przez oddanie się bez zastrzeżeń pod polityczną komendę prawicy i klerykalizmu — jest stronnictwem chyba najmniej powołanem do reprezentowania w tym Rządzie obozu pracy. — Co to wszystko ma zatem znaczyć? Stoimy wobec bardzo nipokojącej zagadki, wobec problematu, który interesuje już nietylko nas, kolejarzy, ale i całe społeczeństwo, które niewątpliwie zechce wiedzieć, co się dzieje i jakie są zamiary Marszałka Piłsudskiego. W jaki sposób ułożą się stosunki w kolejnictwie pod władzą nowego Ministra powiedzieć niesposób. Zobaczymy.

* * *

Nowy Minister Kolei, inż. Paweł Romocki, pochodzi z b. zaboru rosyjskiego. W r. 1898 ukończył Wyższą Szkołę Rzemieślniczą w Łodzi, poczem wstąpił na Politechnikę w Hannowerze. Następnie przeniósł się do Instytutu Technologicznego w Petersburgu, który ukończył w r. 1908. Po ukończeniu studjów,poświęcił się technice przemysłu garbarskiego, w której wyspecjalizował się w Niemczech. Przez pewien czas piastuje urząd inżyniera powiatowego w Koninie. W czasie wojny służył kolejno w b. armji rosyjskiej i w formacjach wojskowych polskich. Po wojnie zajmuje stanowisko dyrektora Zakładów garbarskich w Lublinie. Za udział w wojnie polsko-bolszewickiej, w której wziął udział w stopniu porucznika artylerji, odznaczony został orderem „Virtuti Militari" i podwójnym Krzyżem walecznych. W r. 1922 wchodzi do Sejmu, wybrany w okręgu łomżyńskim z listy Ch. D. W Sejmie bierze udział w pracach budżetowych (Min. Robót Publ., Prezydjum R. M., Min. Przem. i Handlu; Gener. Dyr. Poczt i Tel.). Z kolejnictwem dotąd nic do czynienia nie miał.

Min. Romocki cieszy się powszechnie opinją człowieka prawego i bezwzględnie uczciwego, oraz odznacza się energją i te jego kwalifikacje zdecydowały o jego nominacji.

Perspektywy na przyszłość.

Przez cały ubiegły miesiąc uwaga społeczeństwa i czynników rządzących odwrócona była od bezwzględnie najważniejszego dziś zagadnienia naszej polityki wewnętrznej, t. j. od stanu skarbu i gospodarstwa społecznego. W wirze doniosłych wypadków, które się w oczach naszych rozgrywały, na plan pierwszy wystąpiły zagadnienia, dotyczące struktury Państwa, Konstytucji, Rządu, Sejmu, wyborów itd. Tymczasem życie gospodarcze pozostawało w takim stanie, w jakim zastały je wypadki majowe. Stan ten tu i owdzie uległ poprawie (kurs złotego), tu i owdzie zaś pogorszeniu (strajki ekonomiczne). Skarb gospodarował na podstawie prowizorjum budżetowego, obowiązującego do końca czerwca r. b. Sytuacja pracowników państwowych nie uległa zmianie. Pensje utrzymano na poziomie grudniowym (mnożna 43), choć drożyzna wzrosła, zwłaszcza w czasach ostatnich, tak znacznie, iż przy jej uwzględnieniu, stosownie do metod, przyjętych przy obliczaniu mnożnej i to wyłącznie tylko na podstawie danych urzędowych, dalekich od rzeczywistości, wynosić winna w myśl ustawy uposażeniowej 51 groszy za punkt. Utrzymane zostały również procentowe obniżki, wprowadzone przez ustawę t. zw. „sanacyjną" z dnia 22 grudnia 1925 roku z poprawką na rzecz grup XIII i XII.

W miarę stabilizacji stosunków, życie poczęło się dopominać o swoje prawa. Wprawdzie i dziś jeszcze Rząd i społeczeństwo ma oczy zwrócone w pierwszej linji na zagadnienia konstytucyjne (zamierzona rewizja konstytucji w kierunku wzmocnienia władzy Prezydenta) tem niemniej jednak, już sam fakt, iż prowizorjum budżetowe musi być odnowione przed 30 czerwca, zmusza Rząd do zajęcia określonego stanowiska wobec zagadnień skarbowych i gospodarczych.

Projekt prowizorjum budżetowego nie został jeszcze wniesiony do Sejmu, a nawet nie został jeszcze, jak należy przypuszczać, opracowany. Do wiadomości publicznej przedostają się jednak pewne wieści, które podajemy do wiadomości naszych czytelników, podkreślając, iż posiadają one wprawdzie wszelkie cechy pra-

wdopodobieństwa, jednakże pozbawione są charakteru urzędowego.

W myśl tych pogłosek, należy spodziewać się zwołania Sejmu około 20-go czerwca r. b. Sejmowi ma być przedłożone do uchwalenia prowizorjum budżetowe na najbliższe 3 miesiące, t. j. do końca września r. b. Prowizorjum oparte będzie na dotychczasowym stanie rzeczy, t. j. operować będzie przypuszczalnie cyframi z r. 1925, z temi zmianami, które zostały wprowadzone w prowizorjach roku bieżącego. O wprowadzeniu ruchomej skali płac, t. j. o przywróceniu ruchomej mnożnej ponoś mowy być nie może. Zdaniem Rządu, nie zezwala na to ciężka sytuacja skarbu. Natomiast należy się liczyć z możliwością zniesienia procentowych obniżek płacy. W ten sposób pobory cywilnych funkcjonarjuszów państwowych, powróciłyby do normy z grudnia r. 1925. Podwyższone zostaną z wszelką pewnością tylko pobory oficerów. We wszystkich działach zarządu państwowego przewidywane jest daleko idąca redukcja personalna. O rozmiarach tej redukcji, tudzież o sposobie, w jaki ma być przeprowadzona (organiczna, czy mechaniczna), dotąd nic nie wiadomo. Nie wiadomo również nic o przyszłej polityce podatkowej Rządu i o stosunku rządu do przedłożeń sanacyjnych b. Ministra Skarbu, Zdziechowskiego.

W ogólności wszystkie wieści, które zdążyły przedostać się do wiadomości publicznej o zamiarach rządu w sprawach gospodarczych i skarbowych, posiadają charakter fragmentaryczny. O programie, obejmującym i rozstrzygającym zasadniczo wszystkie skomplikowane problemy naszego gospodarstwa społecznego, dotąd nie słychać — najprawdopodobniej dlatego, iż Rząd takiego programu dotąd nie posiada. Co do treści przyszłego programu, należy ze stanowiska pracowników państwowych odrzucić stanowczo wszelki przesadny optymizm. Raczej pesymizm byłby tu uzasadniony. Przewrót majowy bowiem nie stworzył bynajmniej dogodnych warunków dla walki o postulaty tej grupy pracowników. Przeciwnie, wytworzone obecne stosunki utrudniają w bardzo wysokim stopiu walkę o prawa i pobory, a sytuacja skarbowa obecnie niewątpliwie gorsza, jak przed miesiącem, nie pozwala na stawianie pomyślnych horoskopów na przyszłość.

W kolejnictwie ubiegły miesiąc nie przyniósł również ani wyjaśnienia sytuacji, ani temmniej poprawy stosunków. Po poprzednim Ministrze pozostało szereg spraw niezałatwionych, a domagającyc się gruntownego zbadania i stanowczego rozstrzygnięcia. Jednakże Min. Kol., piastujący równocześnie godność Prezesa Rady Ministrów, zajęty przedewszystkiem sprawami natury ogólno-państwowej, nie miał poprostu fizycznej możności zapoznać się dokładnie ze stanem rzeczy, który został w M. K., wskutek czego nie sposób było liczyć na szybkie załatwienie ważnych, a zalegających spraw. Nieomal w przeddzień ustąpienia ze stanowiska Ministra Kolei, wyraził jednak Min. Bartel, wobec przedstawicieli jednego ze Związków swoje zdanie o kilku problematach, dotyczących resortu kolei.

P. Premjer powtórzył znane skądinąd, oświadczenie, iż mnożna ruchoma przywrócona nie będzie, obiecał natomiast znieść z dniem 1 lipca procentowe obniżki. Co do konstrukcji budżetu kolejnictwa, oświadczył się p. Premjer za poglądem, który niejednokrotnie wyrażały związki prac. kol., w szczególności także i nasz Związek. Uznał mianowicie, iż obciążenie budżetu kolejnictwa ulgowymi taryfami, zaciemnia obraz i fałszuje wyniki gospodarki kolejowej. Kolej powinna pracować na taryfach normalnych, a ulgi taryfowe, przyznane przemysłowi, czy rolnictwu dla celów polityki eksportowej itp., powinny obciążać budżet właściwego Ministerstwa. Tak samo winny być traktowane inne zniżki i ulgi, które z normalną eksploatacją kolei nic nie mają wspólnego. Takie postawienie sprawy idzie nie tylko po myśli interesów samego kolejnictwa, jest także zgodne ze słusznemi postulatami pracowników kolejowych. W ten sposób bowiem gospodarka kolejnictwa przedstawi się we właściwem świetle co być może, zdoła ochronić pracowników przed konsekwencjami fałszywych wniosków, jakie miarodajne czynniki skłonne są wyciągać z obecnego fałszywego obrazu gospodarki kolejowej. Realnych korzyści jednak z takiego postawienia sprawy spodziewać się nie należy.

P. Premjer zapowiedział bezwzględne i nieubłagane tępienie wszelkich nadużyć i obiecał użyć w tym celu wszystkich, stojących do jego dyspozycji, najostrzejszych środków. Zamiar ten, zgodny zresztą z hasłami „sanacji moralnej“, należy powitać z uznaniem, choć trudno znowu spodziewać się po tem jakichś realnych i namacalnych korzyści. Łatwiej jest bowiem rzucić piękne hasło i wyrażać się mocno i zdecydowanie, aniżeli hasło takie zrealizować. P. Minister jest tak daleko od codziennego życia kolejowego, do jego wiadomości dostają się fakty tak skrupulatnie zdezynfekowane, wyprane, przefiltrowane i wyprasowane, że sama dobra wola Ministra nie pomoże przeciwko systemowi i jego licznym, a nader wpływowym reprezentantom. Jedynym sposobem, prowadzącym do istotnej realizacji pięknego hasła wydaje nam się utrzymywanie stałego i żywego kontaktu z związkami pracowników, które przy obustronnej dobrej woli, powiedziałyby p. Ministrowi nierównie więcej, aniżeli pp. Dyrektorzy.

Poruszoną i zrealizowaną ma być również piekąca, zwłaszcza po ostatniej zmianie rozkładu jazdy, kwestja ośmiogodzinnego dnia pracy i związana z nią nierozłącznie kwestja „współczynników“ i turnusów służbowych. P. Minister stanął ponoś na stanowisku „nienaruszalności ustawy“. Jeśli to nie jest tylko uroczysty frazes, ale rzeczywisty wyraz zapatrywań p. Ministra, należy się liczyć z możliwością gruntownej rewizji dotychczas stosowanych zasad, które nieomal w każdym punkcie z ustawą tą pozostają w sprzeczności, gwałcąc ją bezceremonjalnie na każdym kroku. Dla nas szczególnie insteresującą jest sprawa turnusów, w której to dziedzinie, pozostawiona sobie administracja, doprawadziła w ostatnich czasach wprost do absurdów. Sprawa ta ma być rozstrzygnięta według słów p. Ministra „na osobnych konferencjach z odnośnemi grupami pracowniczemi“.

Poza tem p. Minister przyrzekł zbadać i rozpatrzeć, oraz w ciągu miesiąca załatwić sprawę redukcji dni pracy w warsztatach i szereg innych spraw podrzędniejszego znaczenia.

Oczywiście, wobec zmiany na stanowisku Ministra Kolei, wyrażone powyżej opinje p. Min. Bartla, posiadają tylko względne znaczenie. Wynika z nich niedwuznacznie, że o zasadniczych i podstawowych zmianach niema narazie mowy. Wszystko potoczy się starym porządkiem i po staremu będziemy zmuszeni kołatać długo i często bezskutecznie o realizację naszych postulatów. Niepokojącym jest zwłaszcza, dający się wyczuwać w ostatnich czasach znamienny kurs lekceważenia wystąpień związków i celowego, jak się zdaje, unikania z nimi kontaktu.— Takie tendencje nie wróżą nic dobrego.

W sprawach, tyczących wyłącznie maszynistów, niema dotąd ustalonych poglądów (poza niektóremi kwestjami, omówionemi powyżej). Było nadto rzeczą niemożliwą uzyskać w tym względzie oświadczenie p. Premjera, do którego dostęp jest bardzo trudny, a niekiedy wręcz niemożliwy.

Jako najbardziej piekące i niecierpiące zwłoki sprawy, wymienić należy ustawicznie aktualną i coraz groźniejsza, wobec wzrostu drożyzny, sprawę godzinowo-kilometrowego, sprawę niefachowców, turnusów służbowych i ośmiogodzinnego dnia pracy, jak również zalegające w skandaliczny wprost sposób w Min. Kolei sprawy potrąceń za przepały i odszkodowań. Sprawy te omawiać będziemy zapewne w czasie najbliższym już z nowym Ministrem Kolei.

Urzędowa agitacja pod przymusem.

W ciągu ośmiu lat swego istnienia kolejnictwo nasze nie zdołało dotąd uporządkować ani swojej administracji, ani stosunków służbowych. Kompletny chaos, spowodowany brakiem jednolitych przepisów, koniecznością posługiwania się ustawami b. państw zaborczych, wreszcie symptomatyczna, a katastrofalna niezaradność, z jaką traktuje najważniejsze sprawy Ministerstwo Kolei, spowodowały, iż każdy Prezes Dyrekcji jest udzielnym i nieomal suwerennym panem w swoim kolejowym paszaliku i nie liczy się z nikim i z niczem. Jest regułą powszechnie znaną i niejednokrotnie tak przez nas, jak też i przez innych z naciskiem podkreślaną, iż Rozporządzenia M. K. nie znajdują posłuchu w Dyrekcjach, które z podziwu godnym spokojem przechodzą nad niemi do porządku dziennego, a co gorsza, czynią to bezkarnie, gdyż M. K., czy nie chce, czy też nie może na to należycie reagować.

Owa „niezależność" i „samodzielność", propagowana zresztą w teorji i praktyce przez wpływowe sfery i podnoszona do godności zasady w imię rzekomej „odpowiedzialności", powoduje, iż niektóre Dyrekcje systematycznie mieszają się do rzeczy nieswoich i zajmują się sprawami, które do nich nie należą. Przykład, idący od góry, znajduje oczywiście naśladowców także i na niższych szczeblach hierarchji kolejowej. Widzieliśmy już niejednokrotnie próby mieszania się do spraw rodzinnych pracowników (przymusowe ożenki) do spraw wewnętrzno - związkowych, do spraw sądowych i policyjnych (śledztwa o sprawie lojalności obywatelskiej) ,wreszcie byliśmy już świadkami prowadzonej urzędowo agitacji na rzecz rozmaitych mniej lub więcej wzniosłych haseł.

Już samo to, iż Dyrekcje Kolei, urzędy, o bardzo ściśle określonej kompetencji, zajmują się sprawami z kolejnictwem nic wspólnego nie mającymi, jest objawem niebezpiecznym i godnym stanowczo potępienia. Gorzej o wiele, iż w takich sprawach Dyrekcje nadużywają nie tylko czasu i papieru urzędowego, ale i władzy urzędowej. Jeżeli np. któryś z p. prezesów posiada ambicję ufundowania samolotu w swojej dyrekcji, każe poprostu potrącać pracownikom odpowiednie sumy z ich poborów i wpisywać na listę proskrybcyjną tych, którzy sprzeciwią się takiemu zarządzeniu. Oczywiście, w tych warunkach każdy płaci, a raczej każdemu potrącają, bo któż ma odwagę narazić się na gniew i oburzenie p. prezesa, zwłaszcza, iż ten jest w naszych stosunkach wszechwładnym panem życia i śmierci swoich poddanych.

Wytworzona w ten sposób praktyka, zapuszcza korzenie i rozprzestrzenia się coraz bardziej, przenosząc się na sprawy takie, jak ufundowanie prezentów imieninowych, urządzanie uczt pożegnalnych, a nawet na sprawy polityczne i organizacyjne w formie agitacji za takim, lub owakim związkiem. Wszystko to oczywiście dzieje się rzekomo dobrowolnie, w istocie jednak pod przymusem i pod groźbą niełaski ze strony dygnitarza, który nie pilnując swego kopyta, wyzyskuje swoje stanowisko urzędowe dla celów nic z urzędem nie mających wspólnego. Pracownicy kolejowi, niestety, dotąd zbyt mało posiadają odwagi cywilnej, a przyznać trzeba, zbyt mało mają warunków do wyrobienia takiej odwagi niezbędnych, aby móc się oprzeć lub sprzeciwić. Dla świętego spokoju, dla miłego dziś każdemu kawałka chleba, z obawy przed tysięcznemi szykanami — dają się agitować i idą tam, gdzie im władza każe.

Jako jeden z charakterystycznych przykładów, podajemy fakt, który zdarzył się niedawno w Dyrekcji gdańskiej.

Dnia 2-go października 1925 roku wydała D. K. P. Gdańsk odezwę, nawołującą pracowników, aby wstępowali do „Związku Wojaków i Powstańców". Odezwa ta snać niewiele pomogła, skoro w dniu 14 maja rozesłała Dyrekcja do podległych sobie Oddziałów okólnik następującej treści:

‚Odezwą z dnia 2.X. 1925 r. wyraziła Dyrekcja życzenie, aby pp. Naczelnicy zechcieli własnym przykładem wpływać na pracowników do licznego zapisywania się w szeregi Związku Wojaków i Powstańców, zaś naczelnicy miejsc służbowych winni prowadzić ewidencję członków tego Związku i przez Oddział podawać miesięcznie ilość nowowstępujących do wiadomości Dyrekcji Wydział osobowy. Przypominając wspomnianą odezwę, poleca się złożyć w tym kierunku szczegółowe sprawozdanie do dni 14-stu."

Podp. — *Czarnowski.*

Więcej chyba nie trzeba nic. Panowie naczelnicy własnym przykładem powinni wpływać, prowadzić ewidencję (na urzędowym papierze, w czasie urzędowym, na koszt kolejnictwa) przesyłać sprawozdania, zdać sprawę w ciągu dni czternastu. Wszystko to nie dla służby, nie dla kolejnictwa, ale dla Zwiazku Powstańców i Wojaków. Okólnik ten jest s k a n d a l e m, w swoim rodzaju jest dowodem, że samowola, politykierstwo i autokracja naszej administracji, doszły do granic, które już nawet na nasze stosunki, są nie do uwierzenia. Nie zamierzamy zajmować się w tem miejscu kwestją, czem jest Związek, popierany w taki sposób przez D. K. P. Gdańsk. Jeden krok jeszcze, a jeden prezes poleci wstępować do Związku Ludowo-Narodowego, inny do faszystów, czy monarchistów, N. P. R., czy P. P. S. Czyj paszalik, tego przekonania. Wszystko to będą rejestrowały biura personalne, kontrolowali naczelnicy, przepisywały maszyny, podawały do ewidencji telegrafy i telefony kolejowe.

Zapytujemy pana Ministra Kolei: Czy nie ma sposobu na takie metody postępowania? Czy nie ma takiej miotły, którąby wyplenila z naszej administracji kolejowej takie skandale i takie jawne nadużycia władzy? Czy nie ma sposobu na swawolę i uroszczenia, przechodzące wszelkie granice i zakrawające na kpiny z władzy, z ministerstwa, ze swobód obywatelskich i praworządności? Może się jednak jaki sposób znajdzie? Czekamy na rezultaty.

Sprawa niefachowców.

Istnieją pewne sprawy, dotyczące interesów maszynistów, które nie schodzą z łamów naszego pisma. Zmuszeni jesteśmy sprawy te omawiać w każdym numerze, co gorsza, zmuszeni jesteśmy walczyć o należyte ich załatwienie w M . K. nieomal co miesiąc.

Do najbardziej typowych z tych spraw należy bezsprzecznie sprawa używania niefachowców do obsługi parowozów, a nawet do ich kierowania.

Zdaje nam się, iż nikomu nie trzeba tłumaczyć dlaczego drużyny parowozowe winny się składać wyłącznie z fachowców, mogących wykazać się wyszkoleniem w stosownem rzemiośle. Takiego załatwienia sprawy domaga się nie jakiś egoizm stanowy, czy też wyłączność zawodowa, ale i przedewszystkiem interes służby i kolejnictwa.

Ponieważ czasopismo nasze przeznaczone jest dla kolejarzy, a więc dla ludzi z naturą prac i czynności w kolejnictwie obeznanych, uważamy za zbyteczne rozwodzić się nad uzasadnieniem naszego stanowiska w tej sprawie. Domagaliśmy się zawsze i domagamy się i dziś, aby obsługa parowozu, w szczególności kierowanie parowozem, oddane było wyłącznie w ręce fachowców. Żądanie nasze opieramy przedewszystkiem na interesie kolejnictwa i w takiem ujęciu sprawy jesteśmy chyba w zgodzie z każdym uczciwym i obeznanym ze sprawą człowiekiem, który do swoich przekonań w tym względzie nie miesza polityki i momentów agita-

cyjnych. Nie mniej leży nam na sercu także i godność naszego zawodu, która da się utrzymać na stosownym poziomie jedynie wówczas, gdy kwalifikacje i wartość fachowa członków tego zawodu będą jaknajwyższe.

Stąd mimo szeregu demagogicznych ataków, kierowanych na nas przez przedstawicieli niektórych Związków, wytrwaliśmy dotąd przy wyznawanych przez nas poglądach. Co więcej, skłaniamy się obecnie do przekonania, iż w interesie kolejnictwa leży podnieść jaknajbardziej wymagania, stawiane kandydatom na stanowiska maszynistów.

Będziemy domagali się stanowczo, aby kwalifikacje, wymagane od kandydatów na maszynistów, tak pod względem wykształcenia ogólnego i przygotowania fachowego, jak też i pod względem uzdolnienia fizycznego i psychicznego, były jak najwyższe. Działając w ten sposób i dążąc do takiego celu idziemy zgodnie z tymi poważnymi i odpowiedzialnymi ludźmi, którym leży na sercu, sprawność naszego kolejnictwa, bezpieczeństwo ruchu i ekonomiczne wyzyskanie i utrzymanie taboru parowozowego. Podnosimy takie hasło z pełną świadomością, iż użyte ono zostanie przeciwko nam przez pewne grupy i czynniki, które na sprawie niefachowców pragną się odegrać organizacyjnie. Istnieją bowiem Związki, które operując najwstrętniejszą demagogją i uprawiając za wszelką cenę generalne łapiczłonkowstwo, uczyniły sobie ze sprawy niefachowców narzędzie dla swoich celów. Maszynistów nie posiądą w swoich szeregach — organizują tedy palaczy i usiłują wywalczyć im za wszelką cenę miejsca na parowozie. W usiłowaniach tych dopomaga im sama administracja kolejowa. Wprawdzie miarodajne czynniki w departamentach i wydziałach mechanicznych są zdecydowanie przeciwne faworytowaniu niefachowców, jednakże departamenty i wydziały administracyjne, kierując się względami natury odrębnej, popierają z całej siły zabiegi tych, którzy usiłują niefachowców dopuścić do kierowania parowozem, już nie indywidualnie, ale wprost masowo, którzy poprostu z popierania niefachowców, pragną uczynić zasadę (50% niefachowców na parowozie, domaga się P. Z. K.).

Motyw tego postępowania leży w obawie przed strajkiem maszynistów. Na wypadek takiego strajku usiłuje administracja przygotować „samopomoc kolejową", kadry łamistrajków. W tym celu ukazuje t. zw. niefachowcom perspektywy miejsca na parowozie w charakterze maszynisty, chcąc za tę cenę skłaniać ich do złamania ew. oporu maszynistów - fachowców. Związki, których celem jest dezorganizować ruch kolejowy i pilnować, aby Lewiatanowi nie stała się krzywda, robią oczywiście toż samo i w tymże samym celu. Przeważnie nie mówi się o tem wszystkiem otwarcie. Często pozoruje się takie postępowanie koniecznością wynagradzania zasług dla Ojczyzny i Narodu, czasem zdolnościami poszczególnych jednostek. Od czasu do czasu jednak szydło wyłazi z worka i ktoś nieostrożny wyrwie się ze słowami prawdy. Np. Dyrekcja Katowicka, zgodnie zresztą z Zarządem Głównym P. Z. K. domagała się mianowania palaczy-niefachowców maszynistami w nagrodę za to, iż w r. 1923 łamali czynnie strajk maszynistów.

Z takiem pojęciem o rzeczy, walczyć trudno. Jeżeli ktoś przypuszcza, iż jest to właściwa metoda walki politycznej, iż za cenę bardzo wątpliwego, a raczej niewątpliwie ujemnego rezultatu takiej akcji można i należy obniżyć poziom kwalifikacyjny personelu parowozowego, jeśli w tem upatruje ktoś interes kolejnictwa — jest zupełnie pewnie głową tępą i przekonać go trudno.

Gorzej jest jednak, iż do sprawy wkradł się zupełnie niedwuznacznie moment krętactwa i obłudy. Oficjalnie wiadomo mianowicie, iż M. K. „stoi na gruncie zasady", aby niefachowców do służby parowozowej nie dopuszczać. Rezerwuje sobie wprawdzie wyjątki, ale indywidualne i to każdorazowo za zezwoleniem M. K. Tak mówi się i pisze do naszego Związku. Tymczasem do innych związków pisze się co innego i co innego robi się w życiu praktycznem. „Grunt zasady" odstawia się na bok i zezwala się na masowe egzaminowanie i mianowanie palaczy nietylko już pomocnikami maszynistów, ale nawet maszynistami. Do takich ryczałtowych wyjątków wystarcza lada pozór. Zasłużył się w plebiscycie, był na Górnym Śląsku, czy na Pomorzu, ma tyle, a tyle lat pracy. Byle tylko uzyskać pretekst do wprowadzenia niefachowców do służby na parowozie. Po co tu oficjalna obłuda? Niechaj ci, którzy mają odwagę tak czynić, nie czynią tego w tajemnicy, ale otwarcie wygłoszą i ogłoszą swoje przekonania. Postaramy się je podać do wiadomości publicznej w kraju i zagranicą, aby się dowiedział świat, jak M. K. dba o podwyższenie sprawności naszego kolejnictwa.

Niefachowcy na parowozie są objawem, który spotykamy tylko w niektórych Dyrekcjach, a mianowicie w Dyrekcjach b. zaboru austrjackiego, oraz w Dyr. Katowickiej, w której ta sprawa przybiera specjalnie ostry charakter z powodu masowego celowego i tendencyjnego obsadzania miejsc na parowozie niefachowcami. Przez pewien czas sprawa ta przycichła. Obecnie znowu jesteśmy alarmowani wiadomościami, iż D. K. P. w Katowicach za zezwoleniem M. K. przypuszcza masowo niefachowców do egzaminów na pomocników maszynistów, oraz nadaje im etaty w tym charakterze. Wszystko to dzieje się w tym czasie, gdy cały szereg kwalifikowanych fachowców napróżno od lat wielu czeka na powołanie do egzaminów i uzyskanie etatów, gdy jeszcze większe masy kwalifikowanych i fachowych pomocników maszynistów pełnią służbę w warsztatach, gdy dziesiątki pracowników maszynistów I-ej klasy z egzaminami i prawem kierowania parowozem, pełni służbę palaczy, gdy wreszcie w warsztatach kolejowych olbrzymie rzesze fachowców pracują tylko po kilka dni w tygodniu z braku zajęcia. Sprawą tą i jej ujmowaniem przez D.K.P. Katowice zajmowaliśmy się już wielokrotnie, zawsze jednak bezskutecznie. Dyrekcji udawało się zawsze przy wybitnej pomocy P. Z. K. i Z. Z. P. swoje zamiary urzeczywistnić. Jest w tym tępym i niemotywowanym uporze Dyrekcji niewątpliwie metoda i cel wyraźny. Metodzie tej wydaliśmy walkę i musimy ją zwyciężyć za wszelką cenę. Dotychczas nie weszliśmy na drogę demagogji, ale zapowiadamy protektorom niefachowców, że nawet i przed tą drogą się nie cofniemy, jeśli lojalne i uczciwe sposoby przeciwdziałania skutku nie odniosą... My także potrafimy zabawić się w łapiczłonkowstwo. Jeśli zechcemy, zorganizujemy wszystkie drużyny parowozowe i bedziemy uczciwie i lojalnie bronić wspólnych interesów. Punktów stycznych znajdziemy wiele, interesy mamy prawie zupełnie identyczne. Wówczas może protektorów łamistrejkostwa spotkać dotkliwa klęska na wpływach i kieszeni.

Niedawno, a mianowicie w połowie roku ubiegłego analogiczna sytuacja wytworzyła się w Dyrekcjach Małopolskich, gdzie również szereg palaczy-niefachowców otrzymał nominację na pomocników maszynistów. Tam jednak sprawa nie przybrała nigdy ani takich rozmiarów, ani też takiego uporczywego i systematycznego charakteru, jak w D. K. P. Katowice.

Aby ostatecznie i niedwuznacznie sprecyzować nasze stanowisko, pragniemy podkreślić, iż nie idzie nam obecnie ani nie chodziło nam nigdy o jednostkę. Uznajemy, iż mogą istnieć ludzie, którzy przez swoje zdolności, pracę i doświadczenie, zdobyli kwalifikacje do służby maszynisty. Ostatecznie nie święci garnki lepią. Takich chętnie przyjmiemy do swego grona. Występujemy natomiast i występować będziemy przeciwko metodzie, która dąży do masowego obsadzenia parowozów przez ludzi bez kwalifikacji i bez znajomości fachu i usiłuje stan taki zalegalizować i utrwalić.

Narazie, zanim przyjdzie nam może użyć w tej sprawie środków bardziej drastycznych i skutecznych, zwracamy się do rozsądku czynników miarodajnych w M. K. Żądamy poszanowania własnych rozporządzeń, oraz do porzucenia taktyki krętactwa i obłudy. Sądzimy, iż wzgląd na interes kolejnictwa zwycięży, spodziewamy się, że wydane zostaną jasne i niedwuznaczne instrukcje, nie po to, aby nam oczy mydlić, ale po to, aby ich przestrzegano zgodnie z interesem służby i kolejnictwa.

WSTYD!

(Pod adresem Departamentu Administracyjnego M. K.).

15 (słownie piętnaście) miesięcy temu złożył maszynista K. P. parowozowni Łódź-Kaliska, nazwiskiem Stefan Michalski, do Ministerstwa Kolei rekurs przeciwko orzeczeniu D. K. P. w Warszawie, dotyczącemu odszkodowania, nałożonego przez tę Dyrekcję za uszkodzenie taboru kolejowego, spowodowane zderzeniem dwóch parowozów. Rekurs opracowany był przez Związek, który sprawę powyższą uznał za typową i charakterystyczną i pragnął przez przeprowadzenie tej sprawy, wyjaśnić stan prawny nader ważnego dla wszystkich pracowników kolejowych zagadnienia. Od chwili tej, jak zaznaczyliśmy na wstępie, minęło piętnaście miesięcy i do dziś Dep. Adm. M. K. nie zdobył się na odpowiedź.

Dlaczego? Dwie istnieją możliwości: 1) albo dlatego, że takiej odpowiedzi dać nie umie; 2) albo dlatego, że jej udzielić nie chce. Czytelnikom pozostawimy do wyboru, którą ewentualność wolą. Tak, czy owak, sprawa ta jest poprostu kompromitująca dla M. K. W ciągu tych piętnastu miesięcy przedstawiciele naszego Związku interwenjowali przynajmniej z 50 razy w M. K. o załatwienie tej sprawy. O nic więcej, tylko o udzielenie odpowiedzi, choćby odmownej, choćby wymijającej. Bez skutku. Nie pomógł Dyrektor Departamentu, nie pomógł nawet Minister — zawsze przyrzekano załatwić „jutro lub pojutrze" i nigdy nie dotrzymano przyrzeczenia.

Mimowoli nasuwa się refleksja, że mamy tu do czynienia z robotą umyślną. Sprawa odszkodowań załatwiana jest dotąd wbrew prawu i słuszności. M. K. wie, że my tę sprawę poprowadzimy bądź do Najw. Tryb. Adm., bądź też do Sądów cywilnych. M. K. sabotuje tedy tę sprawę w tym celu, aby nie dopuścić do rozstrzygnięcia któreby uniemożliwiło raz na zawsze dalsze stosowanie dotychczasowych metod.

Są to oczywiście przypuszczenia. Może mamy do czynienia z niebywałem lekceważeniem sprawy przez referenta. Jeśli tak jest, zmuszeni jesteśmy przypomnieć, iż tenże sam referent w innych sprawach wykazuje pośpiech i sprawność wprost olśniewającą (odpowiedź na memorjał palaczy w 3 dniach! rekord pośpiechu). W sprawie odszkodowań tempo jego pracy jest dziwnie powolne, tak dziwnie, jak w ogólności dziwnem jest jego całe stanowisko w tej sprawie. Istnieją w sprawie odszkodowań pewne enuncjacje oficjalne M. K. (odpowiedź na interpelację sejmową), istnieją też pewne rozporządzenia M. K., ale wydostać tych rozporządzeń nie sposób. Spoczywają utajone i pogrzebane, nieznane interesowanym, choć ich praw i interesów dotyczą. Obawiają się snać światła dziennego.

A na to wszystko nie może poradzić nawet p. Dyrektor Departamentu, nawet p. Minister! Czy nie wstyd?

Może wreszcie ten artykuł pomoże!

ŻYCIE ZWIĄZKOWE.

WARSZAWA.

Zjazd Okręgowy. W dniu 6-tym czerwca 1926 roku odbył się w lokalu Zarządu Głównego Walny Zjazd Okręgu Warszawskiego, na który przybyli przedstawiciele następujących Kół: Warszawy Głównej — Lisiewicz, W-wy Wschodniej i Wileńskiej — Komorowski i Wiśniewski, W-wy Pragi — Ludwisiak i Krysiński, Skierniewic — Zabokrzycki, Koluszek — Pierzgalski, Łodzi-Kaliskiej — Drążkiewicz, Piotrkowa — Żychowski, Częstochowy — Marszałek, Łaz — Jakubowski, Sosnowca — Stawski, Kutna — Modrzejewski, Aleksandrowa Kujaw. — Kowalski, Siedlec — Krzeszewski.

Zjazd zagaił przewodniczący kol. Borkowski, przedkładając zebranym sprawozdanie z działalności Zarządu Okręgowego, które uzupełnił kol. Jaworski szczegółowem sprawozdaniem z działalności sekretarjatu i stanu kasy okręgowej.

W przemówieniu swem odniósł się kol. Borkowski z apelem do zebranych, aby część spraw, które dotychczas nadsyłane były do Zarządu Okręgowego, lub Prezydjum Związku, starali się załatwiać na miejscu, przez wystąpienia do najbliższych władz administracyjnych. Sprawa ta jest obecnie nader aktualną, gdyż władze Dyrekcyjne ostatnio orzekły, iż w przyszłości rozpatrywać będą jedynie te wystąpienia, które uprzednio załatwiane były przez poszczególne miejscowe władze administracyjne. Następnie wytknął zebranym brak zrozumienia informowania Prezydjum o wszelkich wypadkach, zachodzących w Kole.

Dotychczasowa praktyka wykazała, że wiele niedomagań usunięto dlatego tylko, że koledzy nadsyłali wyczerpujące relacje o wszystkiem, co Kołu dolega, i dane te umieszczane na łamach „Maszynisty" zawsze przynosiły pożądany skutek. Następnie omówiono warunki kupna domu i wydzierżawienia kina „Palace".

Wice-prezes kol. Leszczyński w uzupełnieniu przemówienia, wzywał zebranych do zawiadamiania Prezydjum o nakładanych karach, częstokroć podwójnych, lub potrójnych za jedno przewinienie.

W wywiązanej dyskusji zabierali głos następujący koledzy: kol. Lisiewicz z W-wy Głównej, kol. Żychowski — z Piotrkowa, kol. Krzeszewski — z Siedlec, kol. Komorowski — z Warszawy Wschod. i Wileńsk., kol. Modrzejewski — z Kutna i kol. Stawski — z Sosnowca, którzy poruszali sprawy natury ogólno-związkowej, jak i sprawy lokalne, tyczące się reprezentowanych przez siebie Kół.

Ze spraw ogólno-związkowych, omawiali sprawę godzinowo-kilometrowego, wypadki majowe, obecne warunki służbowe, kupno domu związkowego i wiele innych.

Z szeregu ważnych spraw służbowych wymienić należy, poruszaną przez kol. Żychowskiego, sprawę zatrzymania etatów, oraz poruszaną przez kol. Stawskiego, sprawę regulowania turnusów, z uwzględnieniem ośmiogodzinnego dnia pracy.

Kol. Borkowski omówił wszystkie sprawy, poruszane w dyskusji i zapewnił zebranych, że Zarząd Okręgowy i Prezydjum ustawicznie zabiega nad zrealizowaniem słusznie wysuniętych postulatów.

Odebranie pociągów Siedlcom na rzecz Warszawy Wschodniej było żywo dyskutowane przez zainteresowanych kolegów Krzeszewskiego i Komorowskiego.

Zebrani uchwalili szereg wniosków, z poleceniem wystąpienia o ich urzeczywistnienie tak Zarządowi Okręgowemu, jak i Prezydjum Związku. Wobec ustąpienia z Komisji Rewizyjnej dwóch członków, Zjazd przystąpił do wyboru i uzupełnił skład Komisji Rewizyjnej, wybierając kol. Stawskiego — z Sosnowca i Komorowskiego z Warszawy Wschodniej.

KATOWICE.

Sprawa kol. Walusza. W N-rze 1-szym „Maszynisty" z r. b. donieśliśmy naszym członkom o zbrodniczej napaści niemieckich żandarmów na skarbnika Okręgu Katowickiego Z. Z. M., kol. Józefa Walusza. Wypadek miał miejsce na granicznej stacji Nędza, do której Walusz przyjechał służbowo z pociągiem. Na skutek doznanych uszkodzeń, kol. Walusz zmuszony był poddać się 3 miesięcznej kuracji w szpitalu Elżbietanej w Katowicach, a nawet przepędził jakiś czas w szpitalu dla umysłowo chorych w Lublińcu, gdyż zachodziła obawa komplikacji mózgowych.

Troskliwa opieka lekarska nie zdołała jednak usunąć wszystkich skutków pobicia. Kol. Walusz ma poważnie uszkodzone kolano, nadwyrężony słuch i cierpi na ogólne osłabienie. Wobec tego pełni obecnie służbę kancelaryjną, gdyż do pracy na parowozie użyty być nie może.

Dzięki usilnym staraniom i troskliwej opiece Zarządu Okręgowego Z. Z. M. w Katowicach, także i sprawa odszkodowania dla kolegi Walusza znajduje się na dobrej

drodze. Ostatnio sprawa ta znalazła się na porządku obrad mieszanej komisji polsko-niemieckiej dla spraw Górnego Śląska, której przewodniczy p. Calonder. Komisja uznała w całej pełni tezę polską, której z ramienia Rządu naszego bronił konsul polski w Bytomiu, dr. Szczepański i wbrew stanowisku zastępcy rządu niemieckiego, skonstatowała winę niemieckiego urzędnika, polecając ukarać go za jego występny czyn.

W czasie najbliższym odbędzie się dalsza rozprawa, która będzie miała na celu ustalić wysokość odszkodowania, które rząd niemiecki winien jest zapłacić kol. Waluszowi. Pretensje kol. Walusza sięgają sumy 100.000 złotych. Kolegę Walusza zastępować będzie przed mieszaną komisją radca prawny Związku, dr. Żuniak. O rezultatach sprawy nie omieszkamy kolegów powiadomić.

WILNO.

Zjazd Okręgowy. Dnia 27 maja r. b. odbył się Zjazd Okręgu Wileńskiego, w którym uczestniczyli z ramienia Prezydjum: wice-prezes kol. Borkowski i sekretarz kol. Siadak.

Na zjazd przybyli delegaci następujących Kół miejscowych: Brześcia — kol. Brożek; Wołkowyska — ku — kol. Kozarzewski i Lidy — kol. Kuczyński; Wilna — kol. Schabowski.

Zjazd zagaił Prezes Okręgu Wileńskiego, kol. Łapiński, przedkładając jednocześnie zebranym sprawozdanie z działalności za ubiegły okres. Mówca stwierdził małe zainteresowanie się poszczególnych Kół sprawami Okręgu, brak jakiejkolwiek łączności między Okręgiem a Kołami miejscowemi. Zarząd Okręgowy starał się zawsze dbać o dobro swych członków, śpiesząc im w każdym wypadku z wydajną pomocą. Administracja Dyrekcji Wileńskiej słynną jest z ustawicznych szykan i z wytaczania dyscyplinarki za najbłahsze przewinienia. Robi się to w tym celu, aby uzyskać jaknajwydatniejsze sukcesy oszczędnościowe, do czego niezbędnem jest obniżanie grupy uposażeniowej, jak gdyby mało było tego, że obecnie 50 proc. pracowników w Dyr. Wileńskiej jest kontraktowych.

W dyskusji, wywiązanej nad sprawozdaniem, przemawiali: kol. Matulis z Baranowicz, kol. Rahm z Wołkowyska, kol. Brożek z Brześcia, kol. Schabowski z Wilna, którzy zgodnie przedstawili zebranym, że za obecny stan organizacji Okręgu Wileńskiego, jest odpowiedzialny Zarząd Okręgowy z kol. Łapińskim na czele.

Poszczególne Koła nic nie wiedziały o wystąpieniach Zarządu Okręgowego, gdyż ten nie utrzymywał żadnego kontaktu z kołami, które pozostawione własnym siłom, na własną rękę występowały o swe postulaty.

Zarząd Okręgowy nie ulepszył, ani nie usprawnił organizacji Okręgu, gdyż wszystkie uchwały i wskazówki Zjazdów Okręgowych nigdy nie oglądały światła dziennego.

W następnym punkcie porządku dziennego przystąpiono do wyboru nowego Zarządu. Na wstępie tego punktu zabrał głos sekretarz Związku, kol. Siadak, który omówił zadanie Zarządu Okręgowego, i zwrócił uwagę zebranym, że w następstwie tego należy wybierać ludzi, co do których należy mieć całkowitą pewność, że z nałożonego obowiązku potrafią należycie się wywiązać.

W wyniku tajnego głosowania powołano do Zarządu następujących kolegów: kol. Schabowskiego — na prezesa Okręgu, kol Łapińskiego — na wiceprezesa Okręgu, kol. Oleszczuka—na sekretarza i skarbnika.

W drugiej części zebrania zabierał głos sekretarz Związku, kol. Siadak, który w obszernym i rzeczowym referacie omówił sprawy służbowe ostatnich miesięcy, stosunek Z. Z. M. do innych związków, uwypuklając wrogie stanowisko P. Z. K., w sprawach obniżek poborów. Mówca scharakteryzował obszernie życie związkowe tak ogólne, jak i poszczególne Kół, z któremi się ustawicznie styka, bądź bezpośrednio w czasie wyjazdów, lub też przez poszczególnych przedstawicieli.

Następnie przemawiał wice-prezes, kol. Borkowski, który w półgodzinnem przemówieniu omówił sytuację polityczną ubiegłego półrocza. Mówca zwrócił specjalną uwagę na przebieg i wpływ wypadków majowych w stolicy, które to dni winny się stać przełomem naszego życia państwowego wogóle, oraz życia związkowego w szczególności.

W dyskusji zebrani stwierdzili, że organizacja Okręgu Wileńskiego jest na drodze ustawicznego udoskonalania się, co jest zasługą przedewszystkiem kol. Borkowskiego i Siadaka, którzy uczestnicząc w każdym Zjeździe Okręgowym, usunęli wiele bolączek.

Ponadto doskonale przygotowane obrony dyscyplinarne kol. Borkowskiego, dopomogły w znacznej mierze do podniesienia autorytetu organizacji.

W wolnych wnioskach na zapytanie kol. Łapińskiego, czy zachodzą potrącenia za przepał z godz.-kilometrowego, zebrani wskazali na częste przekraczanie władz administracyjnych, które mimo istniejących okólników, nadal bezprawnie potrącają przepały z godz.-kilomerowego.

Uchwalono również wniosek kol. Łapińskiego, w którym zebrani domagają się podwyższenia liczby etatów z 70 na 85, oraz usunięcia kar bezterminowych, ustawicznię stosowanych przez Komisję Dyscyplinarne.

Obszernej dyskusji poddano wałkowaną od dłuższego czasu sprawę listy starszeństwa. W imieniu reprezentowanych przez siebie Kół, przedstawili swój pogląd: koledzy: Brożek, Matulis, Rahm, Schabowski, Kozarzewski; ponadto zabierali głos koledzy: Znosko, Szczypczyński, Albertowicz, Karolewicz.

Po zamknięciu dyskusji sprecyzowano trzy projekty formowania listy:

1-szy. Od wstąpienia na parowóz.
2-gi. Od zdania egzaminu na prawo kierowania.
3-ci. Od czasu wstąpienia na P. K. P. do inwazji.

Wymienione projekty poddano pod głosowanie, w którem otrzymały następującą ilość głosów: projekt 1-szy — jeden głos Koła Białystok; projekt 2-gi — 3 głosy: Wilna, Brześcia, Wołkowyska i 3-ci — jeden głos.

Po ogłoszeniu wyniku głosowania, przyłączył się do większości głosów kol. Kozarzewski z Koła Białystok. W ten sposób projekt drugi, to jest, że przy tworzeniu listy starszeństwa, należy brać pod uwagę przedewszystkiem złożenie egzaminu na prawo kierowania parowozem, uzyskał większość głosów.

Ponieważ Koła miejscowe: Lida, Mołodeczno i Grodno, nie nadesłały delegatów, pogląd tych Kół nie mógł być brany pod uwagę.

SOSNOWIEC.

Jeszcze o łaźni dla maszynistów. Przed kilku miesiącami poruszaliśmy niedbalstwo administracji sosnowieckiej, która nie może przez pół roku uruchomić kilku wanien. — Odnieśliśmy się do naczelnego lekarza Dyrekcji Warszawskiej z prośbą, aby własną inicjatywą usunął tę bolączkę, trapiącą tak dotkliwie kolegów z Sosnowca.

W jakim świetle stawia wymienione wyżej czynniki fakt, że uruchomienie wanien nie nastąpiło i maszyniści parowozowni Sosnowiec od roku wracają od pracy brudni.

Czemże tłumaczyć należy niedołęstwo, podobnie traktowanie pilnych i niezbędnych potrzeb pracowników kolejowych?

Do czego to doszło w kolejnictwie, które nie może się zdobyć na koszt zakupu rur, niezbędnych dla uruchowienia wanien.

Sprawa ta napełnia nas obawą, że wszystkie sprawy podobnie są traktowane, że nie może być mowy o tem, aby kiedykolwiek zaistniały lepsze warunki pracy.

Podobne traktowanie stawiamy pod pręgierz opinji publicznej, a lekarza naczelnego Dyrekcji Warszawskiej wzywamy do natychmiastowego zajęcia się tą sprawą i usunięcia tej bolączki, której istnienie rzuca cień na tok urzędowania władz dyrekcyjnych.

RYCZAŁT DLA DYSPOZYTORÓW.

Zarząd Główny wyznaczył na ostatniem posiedzeniu komisję w osobach kol. kol. Borkowskiego, Żebra i przedstawiciela dyspozytorów kol. Lisowskiego,

których upoważnił do wystąpienia w M. K. w sprawie poborów dyspozytorów.

Delegacja rzeczowo wyjaśniła dzisiejszy stan wynagradzania, który jest powodem słusznego rozgoryczenia, a to z tego względu, że wynagrodzenie to jest inne prawie w każdej Dyrekcji, bo gdy w jednych Dyrekcjach wynosi 0.6 punkta, w innych tylko 0.35.

W odpowiedzi p. Dyrektor Gałecki oświadczył, że nie może wydać natychmiast żadnego rozporządzenia, nie posiadając niezbędnego upoważnienia, jednakże w wypadku zapytywań poszczególnych Dyrekcyj o wysokości wynagrodzenia, poleca wypłacać takowe w wysokości dotychczasowej.

Omawiając wysokość wynagrodzenia dyspozytorów w przyszłości p. Dyr. Gałecki oświadczył, że dążyć będzie do wprowadzenia ryczałtu w wysokości 60 zł. za 200 godz. pracy, do czasu wprowadzenia tych zarządzeń, wynagrodzenie nie będzie niższe od 0.6 punkta.

Komunikat o urlopach wypoczynkowych na rok 1926.

Odpis.

MINISTERSTWO KOLEI
Departament Administracyjny

Nr. I.176/2/26.
W sprawie urlopów wypoczynkowych na rok 1926.

Warszawa, dn. 1 kwietnia 1926 r.

Do
Wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych i Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie.

W roku 1926 pracownicy kolejowi mogą korzystać z urlopów wypoczynkowych według następujących wymiarów:

1) Pracownicy etatowi.

a) mający ponad 1 rok do 3 lat służby 2 tygodnie
b) mający ponad 3 lata do 10 lat służby 3 tygodnie
c) mający ponad 10 lat . . . . 4 tygodnie

2) Pracownicy nieetatowi stali i biurowe pracownice nieetatowe stałe (telefonistki i stenotypistki), oraz pracownicy niestali, mający przynajmniej 1 rok nieprzerwanej służby.

a) po przesłużeniu bez przerwy 1 roku przez 8 dni
b) po przesłużeniu bez przerwy 3 lat przez 15 dni

3) Pracownicy nieetatowi stali, pracujący umysłowo w biurach i pracownicy młodociani poniżej 18 lat.

Po przesłużeniu indywidualnie 1 roku przez 15 dni.

Pracownicy kontraktowi.

Mają być traktowani indywidualnie, stosownie do przyjętych obopólnie zobowiązań kontraktowych. W razie braku w umowie odnośnego zastrzeżenia, nie przysługuje im prawo do urlopu wypoczynkowego.

Pracownicy kolejowi mają prawo do korzystania z urlopów wypoczynkowych płatnych, o ile stosunki służbowe na to zezwalają, przyczem urlopy należy rozłożyć równomiernie na wszystkie miesiące do końca roku, uwzględniając w miesiącach letnich przedewszystkiem pracowników, mających dzieci, uczęszczające do szkół.

Urlopy winny być tak rozłożone, by potrzeby służbowe były uwzględnione i tak uzgodnione, by zastępstwa o ile możności odbywały się bez kosztów, co jest tem łatwiejsze do przeprowadzenia, ile że bezsprzecznie istnieje znaczny nadmiar pracowników w stosunku do faktycznego zapotrzebowania służbowego.

Władzom kolejowym przysługuje prawo cofnięcia udzielonego urlopu, skoro interesy służby tego wymagają.

Urlopy, niewykorzystane z jakichkolwiekbądź powodów w roku poprzednim, nie mogą być przenoszone na rok obecny. Natomiast należy przestrzegać, by przy udzielaniu urlopów byli uwzględniani przedewszystkiem ci pracownicy, którzy z powodów służbowych nie korzystali z urlopów w roku ubiegłym.

Przy wymiarze urlopów należy brać pod uwagę lata służby, uznane przez Komisje Weryfikacyjne, u nieetatowych zaś, nie podlegających weryfikacji, lata nieprzerwanej służby kolejowej, przyczem niepełnienie służby wskutek udowodnionej choroby nieszczęśliwego wypadku, oraz z powodu powołania pracownika do ćwiczeń wojskowych, nie może być uważane za przerwę przy określaniu czasu służby, stanowiącego podstawę wymiaru urlopów.

Polecam bezzwłocznie wydać odpowiednie zarządzenia.

Minister (—) **Chądzyński.**

OD REDAKCJI.

Na skutek zażaleń wielu kolegów, że poszczególne Urzędy Pocztowe nie doręczają pisma bezpośrednio adresatowi, odnieśliśmy się w tej sprawie do Generalnej Dyrekcjo Poczt i Telegrafów, która zakomunikowała nam, co następuje:

Wszystkie Urzędy Pocztowe obowiązane są przynosić przesyłki adresatowi do mieszkania. Tylko w wypadku, gdy adresat mieszka poza obszarem doręczeń przez listonoszów, Urzędy Pocztowe zawiadamiają pisemnie adresata o nadesłaniu przesyłki.

Wobec powyższego, prosimy o powiadomienie nas o każdem przekroczeniu rozporządzenia, po uprzedniem zbadaniu, czy miejsce zamieszkania leży w obszarze, w którym listonosze przesyłki roznoszą.

ZAKUP KSIĄŻEK I PODRĘCZNIKÓW SZKOLNYCH.

Z okazji zbliżającej się zmiany roku szkolnego i związanej z tem konieczności zakupu książek szkolnych dla dzieci. Prezydjum Związku weszło w porozumienie z księgarnią Związku Nauczycielstwa Szkół Powszechnych, która podjęła się dostarczania członkom Związku książek szkolnych na warunkach ulgowych, t. j. z upustem z cen księgarskich do 10 proc.

Ulgi takie uzyskać mogą członkowie naszego Związku pod warunkiem dokonania zamówienia za pośrednictwem Centrali Związku. W tym celu winny Zarządy Kół, których członkowie życzą sobie skorzystać z tej oferty, zestawić listę członków i zamówionych przez nich podręczników i nadesłać tę listę pod adresem Prezydjum, które zapośredniczy w dokonaniu zamówienia. Zapłata następuje gotówką za zaliczeniem pocztowem.

Celem uniknięcia, wzgl. zmniejszenia kosztów posyłki i opakowania, zaleca się dokonywanie zamówień zbiorowych, któreby mogły być wysłane pod adresem jednego z członków, zajmującego się organizacją zakupu w swojem Kole. Po informacje należy zwracać się do Sekretarjatu Związku.

Księgarnia dostarcza książki i podręczniki do wszystkich bez wyjątku szkół (powszechnych, średnich, zawodowych i wyższych).

PODZIĘKOWANIE.

Serdeczne „Bóg zapłać“ składam wszystkim tym, którzy wzięli udział w pogrzebie mego męża ś. p. **Ryszarda Kołziana,** emeryt-maszynisty parow. w Dziedzicach, a w szczególności zaś Kołu Miejscowemu za urządzenie pogrzebu, orkiestrze kolejowej, p. naczelnikowi, oraz wszystkim kolegom miejscowym i pozamiejscowym.

Katarzyna Kołzianowa.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ki, Warszawa, Warecka 15.